ROK XX Warszawa, kwiecień 1939 r. Nr. 4 (287)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe **P.K.O. 3585**. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

Z okazji zbliżających się świąt Wielkiejnocy przesyłamy wszystkim Kolegom, Członkom Związku, oraz Czytelnikom naszego czasopisma najserdeczniejsze życzenia

Prezydium Z. Z. M. i Redakcja „Maszynisty"

JESTEŚMY GOTOWI!

Nad światem zawisła znowu groźba burzy dziejowej. Germanizm, upokorzony i powalony na kolana w czteroletnich krwawych zapasach wojny światowej z r. 1914—1918, zabliźnił swoje rany, wzmógł znowu swoją potęgę, uzbroił się od stóp do głów i sięga powtórnie po władztwo nad światem. Padła pod jego naciskiem niezawisłość Austrii, upokorzony, zdeptany i zaprzedany w niewolę został naród czeski, w haniebną zależność dostała się Słowacja. Pod grozą potęgi 3-ciej Rzeszy ugiąć się musiała słaba i bezbronna niemal Litwa, nasz sąsiad i sprzymierzeniec z południa — Rumunia, musiała zgodzić się na koncesje gospodarcze, sięgające tak daleko, iż trudno jej będzie zachować swobodę decyzji. Niemiecka „przestrzeń życiowa" rozszerza się coraz bardziej, a groźna, opancerzona dłoń hitlerowskich Niemiec zawisła nad każdym narodem i nad każdym państwem, któreby ośmieliło się stanąć na przeszkodzie ich pochodowi do potęgi, do dyktowania niemieckiego „prawa" wolnym ludom i ustalania niemieckiego „pokoju" na gruzach upokorzonych państw, przeznaczonych i istniejących, ich zdaniem, po to tylko, aby służyły „narodowi panów i władców".

Z woli losu, jesteśmy sąsiadami Niemiec, a doświadczenie tysiąclecia naszych dziejów poucza nas, że państwo nasze było zawsze przeszkodą w ich parciu na wschód. Raz już straciliśmy z tego powodu niepodległość i nie mamy bynajmniej ochoty doznać tego losu po raz wtóry. Niebywały wzrost potęgi naszego sąsiada, ujawnienie metod jego postępowania, widoczne już od pierwszego rzutu oka na mapę okrążenie naszych granic od południa, a wreszcie próby zastosowania i do nas sposobów, które innych przyprawiły o zgubę — wszystko to zmusiło nas do czujności, do przeciwdziałania, do wytężenia wszystkich sił, aby sprostać grożącemu niebezpieczeństwu.

W tej sytuacji naród nasz okazał się godnym swej wielkiej, bohaterskiej przeszłości, dojrzałym do utrzymania swej niedawno odzyskanej niepodległości i do zajęcia w rodzinie wolnych narodów tego miejsca, które mu się słusznie należy. W zdziwieniu i podziwie obserwował świat cały spokój, opanowanie i determinację całego naszego społeczeństwa. Nikt się nie lękał, nikt się nie wahał, nikt nie dyskutował. Stanęliśmy wszyscy na swoich posterunkach w gotowości do każdego trudu, każdego poświęcenia i każdej ofiary, której Ojczyzna od nas zażąda.

Zeszło na plan drugi wszystko, co nas dzieliło i różniło. W obliczu niebezpieczeństwa zjednoczył się cały naród wokół czynników powołanych do kierowania państwem, wokół armii naszej, otoczonej powszechną czcią i zaufaniem społeczeństwa. Dzień po dniu jesteśmy świadkami, niezwykłej, często wzruszającej wprost, ofiarności na rozpisaną ostatnio Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej, na Fundusz Obrony Narodowej. Jako przedstawiciele pracowników parowozowych, z dumą stwierdzamy, że wszyscy bez wyjątku, członkowie naszego zawodu, który z natury rzeczy powołany jest do pełnienia służby na wysuniętych, czołowych posterunkach, pełnili i pełnią swe obowiązki ofiarnie i sprawnie, tak jak tego wymaga potrzeba. Nie ulega żadnej wątpliwości, że tego samego oczekiwać należy od wszystkich innych pracowników kolejowych, od całego społeczeństwa. Cały naród zgodny jest w ocenie sytuacji, wie gdzie jest wróg i skąd grozi niebezpieczeństwo. Nikt nie lekceważy wiszącej nad nami groźby, wszyscy doceniają powagę i ogrom zadań, jakie przed nami stoją, ale też właśnie dlatego każdy jest gotów spełnić swój obowiązek, nie szczędząc w razie potrzeby nie tylko już trudu i mienia, ale krwi i życia.

Reszta już nie do nas należy, o resztę jesteśmy spokojni, bo nic nie złamie narodu, który, tak jak nasz, gotów jest do każdej ofiary i do każdego poświęcenia w obronie swego honoru, swej niezawisłości i nietykalności swoich granic. O nasz hart ducha załamać się musi każda groźba i każda napaść. Nie damy się ani upokorzyć, ani złamać.

Nie naszą jest rzeczą mówić za innych. O sobie możemy powiedzieć, czy zameldować komu należy:

Jesteśmy spokojni, zdecydowani i gotowi!

POŻYCZKA OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

ODEZWA OGÓLNO - POLSKIEGO KOMITETU POŻYCZKI OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

POLACY!

Żyjemy w czasach niezwykłych, w których tylko siła daje wolność, a zbrojne pogotowie i nieustająca czujność — zabezpieczają spokojną pracę narodów.

Naród polski, zjednoczony wokół swej Armii i Naczelnego Wodza, w spokoju i z godnością oczekuje wszystkiego, cokolwiek może go spotkać na drodze jego rozwoju. Jesteśmy gotowi bronić kart naszej historii ostrzem bagnetów, hukiem dział i warkotem stalowych ptaków.

W obliczu rozgrywających się obecnie zdarzeń musimy — według słów Naczelnego Wodza—pracować „chociażby w krzyżach trzeszczało" i „o sile nie zapomnieć".

Musimy być silni i potężni, aby utrzymać poszanowanie naszych praw u wrogów i miłość u przyjaciół.

Musimy być uzbrojeni, aby móc jak najłatwiej w spokoju pracować.

Musimy być w każdej chwili gotowi do spełniania najwznioślejszego obowiązku — obrony Ojczyzny.

Polacy! Rząd Rzeczypospolitej postanowił rozpisać wewnętrzną pożyczkę państwową, przeznaczoną na rozbudowę naszych sił powietrznych i wzmocnienie artylerii przeciwlotniczej.

Pamiętajcie, że każdy nowy samolot, każde nowe działo przeciwlotnicze, to zwiększona gwarancja pokoju dla Polski, a pracy i dobrobytu dla obywateli. Niechaj całą Polskę okryją skrzydła samolotów, niech ją ochraniają liczne baterie przeciwlotnicze.

Niechaj rozlegnie się wielki głos wszystkich żyjących w świecie Polaków:

„Dozbroimy Polskę w powietrzu"!

„Nabywajmy Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej".

Odezwę podpisali przedstawiciele wszystkich stronnictw politycznych oraz wszystkich sfer społeczeństwa, m. in. przedstawiciele naczelnych zrzeszeń pracowniczych.

DEKLARACJA CENTRALNEJ KOMISJI POROZUMIEWAWCZEJ ZRZESZEŃ PRACOWNICZYCH

Rada Ministrów dnia 27 marca r.b. postanowiła wypuścić wewnętrzną pożyczkę państwową pod nazwą „Pożyczka Obrony Przeciwlotniczej".

W deklaracji z dn. 18 marca r. b. rzuciliśmy hasło: Tworzenie siły, to nakaz bezwzględny. Wzywamy wszystkich członków naszych, wszystkich obywateli, aby podpisywali ogłoszoną pożyczkę. Zbędne są argumenty, wystarczą słowa:

Ojczyzna w potrzebie!

Całe społeczeństwo jednoczy się w dziele, które nazywa się „Pożyczka Obrony Przeciwlotniczej". To nasz wysiłek na dziś, wyniki jego muszą być okazałe, muszą one stanowić zapowiedź, jak wielka może być jutro nasza materialna i moralna gotowość. Jesteśmy pewni, że wszystkie Okręgowe i Powiatowe Komisje Porozumiewawcze, wszystkie stowarzyszenia i związki zrzeszone w Centralnej Komisji Porozumiewawczej godnie odpowiedzą na apel, który przez Rząd swój kieruje do obywateli Polska.

Komunikaty organizacyjne i prasowe wskażą właściwe formy działania.

Odezwę podpisały wszystkie związki, wchodzące w skład C.K.P.

ODEZWA BLOKU KOLEJOWYCH ZWIĄZKÓW FACHOWYCH

Koledzy, Kolejarze!

W przełomowej chwili dziejowej Państwo zwraca się do swych obywateli o poparcie wysiłków armii i rządu, celem wzmożenia potęgi lotniczej przez zakupno rozpisanej pożyczki.

Pracownicy kolejowi przodowali zawsze całemu społeczeństwu w ofiarności i poświęceniu dla dobra ogółu, zwłaszcza zaś dla wzmożenia siły obronnej naszego Państwa. Dziś, gdy wymaga tego sytuacja, każdy z nas gotów jest bez wahania i bez dyskusji ponieść wszelkie ofiary trudu, krwi i mienia dla obrony honoru, całości i niezależności naszego Państwa.

Wzywamy tedy wszystkich pracowników kolejowych do bezzwłocznego podpisania Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej według norm ustalonych w porozumieniu z czynnikami miarodajnymi przez naczelne organizacje pracownicze i nie wątpimy, iż żaden pracownik kolejowy nie uchyli się od spełnienia tego zaszczytnego obowiązku obywatelskiego.

Związek Urzędników Kolejowych R. P.
Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich
Związek Kolejowych Pracowników Drogowych
Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
Związek Zawodowy Zwrotniczych Kolejowych R. P.

Prezydium Związku, podając do wiadomości członków powyższe odezwy, pragnie dać wyraz swemu głębokiemu przekonaniu, że wszelka dalsza propaganda na rzecz pożyczki wśród pracowników parowozowych była by zbyteczna, zwłaszcza że nie słów nam w chwili obecnej potrzeba, lecz czynów. Nie wątpimy ani na chwilę, że każdy czytelnik naszego pisma, każdy pracownik parowozowy okaże się godnym członkiem naszego zawodu i spełni swój obowiązek dobrego Polaka i obywatela ochotnie i bez wahania. Wskazówki organizacyjne dla kół i okręgów podane zostały w okólniku z dn. 31.III.1939 r.

Prezydium Z.Z.M.

NORMY SUBSKRYPCJI:

Centralna Komisja Porozumiewawcza na posiedzeniu plenarnym w dniu 28.III.1939 r. ustaliła następujące normy orientacyjne przy subskrybowaniu Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej od uposażeń netto:

do 160 zł mies.	— 1 bon à 20 zł
od 161 — 300 zł mies.	— 25% uposaż.
od 301 — 400 zł mies.	— 35% uposaż.
od 401 — 600 zł mies.	— 50% uposaż.
od 601 — 1000 zł mies.	— 75% uposaż.
od 1001 — 2000 zł mies.	— 100% uposaż.
powyżej 2000 zł mies.	— 150% uposaż.

Jeżeli po obliczeniu odsetka przeznaczonego na subskrypcję pożyczki wypadnie suma mniejsza od danej sumy bonów lub obligacji o kwotę 10 zł — zaokrągla się zapis do pełnej kwoty bonów lub obligacyj.

PSYCHOTECHNIKA W OFENSYWIE

Do wprowadzonych na P.K.P. badań psychotechnicznych organizacja nasza ustosunkowała się objektywnie; nie daliśmy się uwieść ponętnej dla związku zawodowego pokusie bezwzględnej negacji i stanowczego sprzeciwu, a to nie tylko dlatego, że zaniechanie tych badań na nasze żądanie było nieprawdopodobne lecz przede wszystkim dla tego, że nie uważaliśmy za rzecz właściwą i dopuszczalną, aby szanująca się organizacja zawodowa sprzeciwiała się czemukolwiek, co może przyczynić się do usprawnienia i wzmożenia bezpieczeństwa ruchu. I dalej: jeśli psychotechnika rzeczywiście jest w stanie wykryć kandydata do wypadku i katastrofy, to może, w rezultacie ostatecznym, lepiej dla niego, jeśli na czas usunie się z niebezpiecznego posterunku, niż gdyby miał kiedyś przedwcześnie stracić zdrowie, osierocić rodzinę lub zaznać gorzkiego losu skazańca i narazić siebie i swoich najbliższych na skutki surowej odpowiedzialności sądowej i dysyplinarnej.

To też nie podnosimy żadnych zgoła zastrzeżeń co do badania psychotechnicznego (i każdego innego) kandydatów do służby parowozowej. Im staranniejsza selekcja, im bardziej wymyślne metody badań i im surowsza ocena, tym lepiej nie tylko dla dobra służby, ale i dla dobra naszego zawodu. Rzecz inna, gdy chodzi o pracowników już zatrudnionych w służbie parowozowej. Tutaj nie tylko wskazana ale i niezbędna jest jaknajwiększa ostrożność. Kto rości sobie prawo usuwania pracownika od wykonywania zawodu, któremu poświęcił wiele najlepszych lat swego życia i który wykonuje poprawnie i kto w ten sposób podrywa jego egzystencję, zamyka przed nim widoki na przyszłość, naraża go na straty i degraduje go społecznie — ten musi wylegitymować się należycie i udowodnić, iż posiada taką miarę, taki sprawdzian, który nie zawodzi. Innymi słowy: wówczas tylko uznamy prawo psychotechniki do usuwania pracowników parowozowych od służby pociągowej i wówczas tylko przyjmować będziemy ujemne orzeczenia psychotechniczne bez protestu, jeżeli pp. psychotechnicy udowodnią, że ich oceny są nieomylne lub, conajmniej, że prawdopodobieństwo trafności ich orzeczeń jest dostatecznie wysokie, aby usprawiedliwić tak dotkliwe skutki dla ofiary. Mamy prawo żądać dowodu, że ten, kto „nie zdał" z psychotechniki jest rzeczywiście do służby parowozowej nie zdatny, czy też jest kandydatem na sprawcę wypadków i katastrof.

Z tych założeń wychodząc usiłujemy w miarę możności śledzić pilnie wszystko, co dotyczy psychotechniki kolejowej. Ostatnio zamieściło na ten temat 2 artykuły czasopismo „Inżynier Kolejowy". W nr 2/174 z lutego r. b. znajdujemy artykuł p. dra Henryka Targońskiego pt. *„Badania psychotechniczne maszynistów a wypadki"*, zaś w nrze 3/175 z marca r. b. artykuł p. dra Władysława Kowalskiego pt. *„Orzeczenia psychotechniczne a opinie przełożonych"*. Rozważania i informacje zawarte w tych artykułach są na tyle ciekawe i interesujące, że poczuwamy się do obowiązku streścić je po krótce dla użytku naszych czytelników.

P. dr Kowalski zajmuje się w swojej pracy pytaniem, co są warte opinie przełożonych jako sprawdzian zdolności zawodowej, oraz w jakim stopniu idą one w parze z ocenami psychotechnicznymi? Do postawienia tego pytania i do udzielenia na nie odpowiedzi skłania autora okoliczność, że w odniesieniu do psychotechniki wciąż jeszcze nie brak sceptyków, którzy każdy indywidualny fakt, gdy zdaniem przełożonego, diagnoza psychotechniczna zawiodła, gotowi są uogólniać. Tacy sceptycy „na oko" oceniają, że usługi, jakie oddaje psychotechnika, są małe lub żadne a podświadomie zapewne żądają namacalnych cudów: niesłychanego wzrostu wydajności pracy po zastosowaniu psychotechniki i absolutnej nieomylności orzeczeń psychotechnicznych, dotyczących zdatności zawodowej.

P. dr Kowalski przyznaje, że psychotechnika takich cudów dokazać nie może, dowodzi jednakże, że opinie przełożonych nie mogą stanowić żadnego sprawdzianu trafności orzeczeń psychotechnicznych, same bowiem są zbyt często mylne i zawodne.

Na dowód słuszności tego twierdzenia przytacza autor szereg przykładów z literatury i z życia. Ocena ze strony zwierzchnika zależy przede wszystkim od własnego jego charakteru i usposobienia, toteż rzadko się zdarza, aby opinie 2 przełożonych o tym samym pracowniku były zgodne. W pracowni psychotechnicznej w Warszawie zebrano np. w r. 1932 opinie służbowe o 46 dyżurnych ruchu z 2 źródeł: jedno — to kontrolerzy ruchu, drugie — to Wydział Ruchu. Zgodność opinii była minimalna, wyrażała się współczynnikiem korelacji 0.18 (idealna zgodność wyraża się liczbą 1). Co gorzej, opinie jednego i tego samego przełożonego o tym samym pracowniku w różnym czasie, mało się z sobą pokrywały. Współczynnik korelacji wyraża się w tym wypadku liczbą 0.50 dla majstrów rzemieślniczych i liczbami od 0.31 do 0.75 dla nauczycieli. Z własnej praktyki przytacza autor następujący ciekawy fakt: jeden z ustawiaczy stale powodował uszkodzenie wagonów. W ciągu 2 lat otrzymał 40 kar. Mimo to wszyscy przełożeni wyrażali się o nim z nadzwyczajnym uznaniem jako o znakomitym wprost pracowniku. Orzeczenie psychotechniczne stwierdziło wynik słaby: mało inteligentny, mało uważny i bez pamięci — ale staranny i pilny. Tą starannością nadrabiał tamte braki i pozyskiwał uznanie przełożonych, co im zresztą nie przeszkodziło nałożyć nań aż 40 kar!

Te i inne, przytoczone przez autora, przykłady dowodzą, iż opinie zwierzchników są zazwyczaj dość słabym i zawodnym kryterium zdatności zawodowej. Przeciwnie, orzeczenia psychotechniczne odznaczają się nierównie większą obiektywnością i są bardziej stałe. Zgodność orzeczeń pierwszych i powtórnych tego samego pracownika wynosi np. w pracowni psychotechnicznej w Warszawie 0.85 i nie jest to zgodność wyjątkowa, lecz stała. Także i wartość orzeczeń psychotechnicznych jako sprawdzianu przydatności pracownika do pełnienia służby jest wyższa od chwiejnych i subiektywnych opinij przełożonych. „Zdarzało się czasem" — mówi autor — że zatrudniano w służbie jako dyżurnych ruchu ludzi z oceną psychotechniczną „słaby" lub „niezdatny". Niemal zawsze tacy pracownicy po pewnym czasie spowodowali poważną katastrofę". „Oczywiście — dodaje autor—wypadki zdarzają się czasem i ludziom zdatnym, rzecz jednak ciekawa, że wśród „wypadkowców" prawie nie ma pracowników bardzo zdolnych, takich, którzy w badaniu psychotechnicznym uzyskali wynik dobry. Toteż także i wśród zwierzchników mają badania psychotechniczne swych zwolenników i entuzjastów. „Niektórzy zwierzchnicy— mówi autor — szczególnie naczelnicy parowozowni, są z badań psychotechnicznych bardzo zadowoleni. Mówili, że dzięki psychotechnice pozbyli się kłopotu i lęku. o jaki ich przyprawiali słabi, mało zdolni maszyniści, którzy wprawdzie spełniali obowiązki od biedy (nie można ich było ze względów służbowych, zgodnie z przepisami, zdjąć z parowozu), ale praca ich szła z trudem i tylko z najwyższym wysiłkiem mogli obowiązkom podołać. Gdy taki maszynista prowadził pociąg osobowy, naczelnikowi trakcji „cierpła skóra". Dodajmy od siebie na marginesie, że takie stanowisko nie dowodzi bynajmniej uznania dla trafności, a tym mniej dla nieomylności orzeczeń psychotechnicznych, lecz jest tylko wyrazem zadowolenia ze zwolnienia od odpowiedzialności. Dziś już p. naczelnik nie potrzebuje głowić się, czy maszynista jest zdolny czy nie zdolny, wystarczy jeśli „zdał z psychotechniki". Wówczas może robić wypadków ile chce, a naczelnik za to nie odpowiada. I odwrotnie: kogo psychotechnika zdyskwalifikuje, tego zdejmuje się z parowozu, choćby według opinii naczelnika w zupełności odpowiadał swemu zadaniu.

W konkluzji autor, przyznając ocenom psychotechnicznym wartość pod każdym względem większą, niż ją posiadać mogą opinie przełożonych, stwierdza, iż nie sposób osiągnąć pełną zgodność orzeczeń psychotechnicznych z opinią przełożonych, a nawet trudno marzyć o podwyższeniu obecnej, niedostatecznej ich wzajemnej korelacji dopóki nie zostanie ustalone, co właściwie uważać należy za „zdatność zawodową" i kto jest ***dobrym*** pracownikiem: czy pilny i posłuszny, czy zdolny i wytrwały, choćby krnąbrny, czy ambitny i chętny choćby mało zdolny?

Pominąwszy na razie wnioski, jakie nasuwają się z streszczonego artykułu co do badań psychotechnicznych uważamy za konieczne stwierdzić

przy nadarzającej się sposobności, że stanowi on *doskonały argument, przemawiający za bezwzględną koniecznością zmiany obowiązujących obecnie przepisów o kwalifikowaniu personelu*. Jak można uzależniać przydział, awans i karierę pracownika od opinii przełożonego, tajnej i bezapelacyjnej, skoro opinia ta nie ma prawie żadnej wartości w świetle naukowych badań, ale jest chwiejna, zmienna, zależna od usposobienia zwierzchnika i jego charakteru, tak rzadko zgodna z obiektywną oceną psychotechniczną i — co najważniejsze — dotyczy nie wiadomo czego, w każdym zaś razie nie rzeczywistej przydatności pracownika do służby.

P. dr Henryk Targoński w artykule pt. „Badania psychotechniczne maszynistów a wypadki" zajmuje się analizą pytania, czy i o ile badania psychotechniczne są w stanie wykryć i wskazać pracowników skłonnych do powodowania wypadków i w ten sposób przyczynić się do zmniejszenia ich liczby? Odpowiedź wypada pozytywnie. Psychotechnicy kolei francuskich stwierdzili, że metody stosowane przez nich pozwalają wykryć około 60% osobników, którzy przyczyniają wypadki. Badanie 68 maszynistów PKP. dowiodło, że spośród pracowników, którzy wykazali zadawalające wyniki w badaniu psychotechnicznym, około 80% nie miało wypadku, natomiast spośród maszynistów, którzy na podstawie badania psychotechnicznego zakwalifikowani zostali jako słabi — około 80% miało wypadki.

Są to — zdaniem autora — wyniki dość wymowne; prócz tego metody badań psychotechnicznych są jeszcze w stadium rozwoju i sądzić należy, że znajdujemy się raczej na początku niż u kresu ich możliwości. Wskazana jest zatem stała kontrola rezultatów badań psychotechnicznych, ku czemu przyczynkiem mają być podane przez autora wyniki badań 165 maszynistów i pomocników maszynistów PKP. Zebrano o nich dokładne i możliwie obiektywne dane dotyczące przebiegu służby w ciągu okresu 8-iu lat (1929—1937) i zestawiono je z oceną psychotechniczną. Badanych podzielono na 3 grupy: I — ci, którzy mieli 2 wypadki lub jeden wypadek i najmniej 3 uszkodzenia techniczne lub też bardzo dużo wykroczeń; II — ci, którzy mieli 1 wypadek i najwyżej 1—2 uszkodzenia techniczne; III — ci, którzy nie mieli wypadku. Okazuje się, że w grupie III około 50% badanych wykonało wszystkie testy zadawalająco, 34% wykonało tylko 2—3 testy słabo, a tylko 16% wykonało 4 i więcej testów słabo. Natomiast w grupie pierwszej było zaledwie 22% takich, którzy wykonali wszystkie testy zadowalająco, 24% wykonało 2—3 testy słabo, a 54% wykonało słabo 4 i więcej testów. W grupie II — wyniki były pośrednie.

Autor zajmuje się również pytaniem, które ze stosowanych w badaniu psychotechnicznym testów są najbardziej „diagnostyczne", tj. które nadają się najlepiej do stwierdzenia i wykrycia skłonności do powodowania wypadków. Wyniki badań prowadzą do wniosku, iż są to próby następujące:

1) podzielność uwagi, ćwiczenie, szybkość, dokładność.
2) próba montażu, suwak Heidera.
3) punktowanie.
4) aparat wstęgowy (koncentracja uwagi, ocena szybkości w połączeniu z koordynacją ruchów przy 2 szybkościach).
5) reakcja prosta na słuch.

Inne testy mają znacznie mniejsze znaczenie diagnostyczne, a tzw. „suwak W" nie dający żadnej wartościowej wskazówki, nie powinien być nadal stosowany.

W ostatecznym wyniku swych rozważań autor dochodzi do wniosku, że dotychczas stosowane na PKP. metody badań psychotechnicznych pozwolą wykryć około 50—60% osobników o skłonnościach do wypadków. Metodę tą uznać należy wobec tego za odpowiednią do badania wszystkich kategoryj pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem, co należało by w najbliższej przyszłości sprawdzić. Autor zdaje sobie jednak sprawę z tego, że nie ma takiej jednej metody fizjologicznej czy psychologicznej, któraby charakteryzowała osobnika we wszelkich warunkach i w różnych rodzajach pracy, a każde badanie jest zaledwie fragmentem tych, psychologicznie bardzo złożonych, przyczyn, które składają się na wypadek. „Toteż — kończy autor — chociaż związek pomiędzy skłonnością do wypadków a badaniem psychotechnicznym jest faktem, zrozumienie i wyjaśnienie istoty tego związku wymaga dalszych szczegółowych badań również w kierunku analizy całokształtu warunków w jakich nastąpił każdy wypadek. Zebranie bliższych danych o każdym wypadku wymagałoby udziału psychotechnika w komisjach badających przyczyny wypadków".

Staraliśmy się streścić omówione artykuły możliwie bezstronnie i obiektywnie. Wynika z nich, że nasza kolejowa psychotechnika jest w ofensywie: stara się udowodnić trafność swych orzeczeń, objąć badaniami wszystkie kategorie pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu, uzyskać miejsce w komisjach badających przyczyny wypadków. Tym nie mniej jednak już same wywody autorów i same przytoczone przez nich cyfry dowodzą, że psychotechnice daleko jeszcze do doskonałości i do takiej pewności orzeczeń, któraby pozwalała jej ze spokojnym sumieniem rozstrzygać o losie i karierze pracownika. Jakkolwiek przekonywujące byłyby cyfry i wyniki przytoczone przez autorów, zawsze pozostaje owych 40—50% nie wykrytych przez psychotechnikę sprawców wypadków a — co ważniejsze — owych 50% (34+16%) pracowników, którzy „nie zdali" z psychotechniki, a mimo to żadnych wypadków ani usterek nie mieli i owych 22% pracowników, którzy mieli sporo wypadków i usterek, a w psychotechnice uzyskali wynik dobry. Toteż trzeba się nie raz i nie dwa razy namyśleć, zanim się poweźmie decyzję o usunięciu pracownika od służby parowozowej na podstawie wyniku badań psychotechnicznych. I na to będziemy nalegali tak długo, dopóki psychotechnika nie będzie mogła wykazać się większą niż dotąd precyzją i trafnością swoich ocen.

SPRAWY SŁUŻBOWE

JAZDA PRZY ZAMKNIĘTYM SEMAFORZE

W Dzienniku Urzędowym M. K. ukazały się niedawno krótko po sobie, dwa ważne i bardzo charakterystyczne zarządzenia związane z obowiązującymi przepisami sygnalizacyjnymi a dotyczące jazdy przy zamkniętym semaforze.

Pierwsze zarządzenie t. j. okólnik M. K. z dn. 28 stycznia 1939 Nr. 10 ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Nr. 6 z r. 1939 poz. 22 ma brzmienie następujące:

„Doszło do wiadomości Ministerstwa Komunikacji, że niektóre jednostki służbowe mylnie interpretują postanowienie zawarte w punkcie 17 § 1. „Przepisów sygnalizacji na kolejach polskich (Nr. E 1) w przypadkach zepsucia się lub czasowej nieczynności semaforów. Ze względu na powyższe Ministerstwo Komunikacji przypomina, że postanowienie to, upoważniające drużynę pociągową, w przypadkach otrzymania rozkazu szczególnego o zepsuciu się lub o nieważności dla danego pociągu semaforu, do przejechania wymienionego semaforu bez zatrzymania, chociaż wskazuje on sygnał 1 „Stój" pod warunkiem, że obok odnośnego semaforu dany będzie ręczny sygnał 27 „Naprzód" — dotyczy w powyżej przytoczonych okolicznościach każdego oddzielnie z pośród semaforów wjazdowych, wyjazdowych i odstępowych *jako też i drogowskazowych*, niezależnie od odległości w jakiej semafory te od siebie się znajdują".

Okólnik przeciwstawia się zatem wszelkim próbom „liberalnej" — jeżeli wolno tak się wyrazić — interpretacji przepisów sygnalizacyjnych i uczy rygorystycznego respektowania zamkniętych semaforów. Mimo otrzymania wyraźnego rozkazu szczególnego, że dany semafor jest zepsuty lub że jest dla danego pociągu nie ważny, drużyna ma prawo wówczas tylko przejechać sygnał „stój" bez zatrzymania, gdy przy każdym bez wyjątku semaforze, nie tylko już wjazdowym, wyjazdowym lub odstępowym ale nawet i drogowskazowym podawany jest z osobna — oczywiście nie przez samą drużynę parowozową czy konduktorską danego pociągu, lecz przez pracowników służby stacyjnej lub drogowej — ręczny sygnał do jazdy naprzód.

Zaledwie jednak minęło dni 11 od chwili ogłoszenia tego okólnika w Dzienniku Urzędowym M. K., gdy

ukazało się w Nr. 8 tegoż Dziennika pod poz. 37 zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dn. 22 lutego 1939, oparte na założeniach wręcz odmiennych i budzące, zdaniem naszym, poważne wątpliwości, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu.

Zarządzenie to, z uwagi na jego doniosłe znaczenie, podajemy poniżej w punktach istotnych w brzmieniu dosłownym:

„W związku z zgęszczeniem blokady samoczynnej z semaforami świetlnymi na odcinku Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia oraz wprowadzeniem blokady samoczynnej na odcinku Warszawa Zachodnia—Pruszków, z dniem 15 marca 1939 wchodzą w życie niektóre postanowienia, umieszczone w 3-cim wydaniu „Przepisów sygnalizacyjnych na kolejach Polskich" Nr. E 1. zatwierdzonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 14 września 1938 r. Nr. U. Z. III. 44/9 a mianowicie:

1) „Pociąg zatrzymany przed semaforem odstępowym samoczynnym, wskazującym sygnał 1 „Stój" może jechać dalej, gdy sygnał 1 „Stój" zmieni się na sygnał 2a „Wolna Droga". *Jeżeli zmiana sygnału „Stój" na sygnał 2a „Wolna Droga" na semaforze odstępowym samoczynnym nie nastąpi w ciągu trzech minut od chwili zatrzymania, pociąg może jechać dalej, po daniu przez kierownika pociągu ręcznego sygnału 27 „Naprzód"* z ograniczeniem szybkości pociągów pasażerskich i motorowych do 30 km/godz. oraz pociągów towarowych do 15 km/godz.

Maszynista wówczas powinien zwracać szczególną uwagę na tor w zasięgu widzialności i, w zależności od warunków atmosferycznych i terenowych, tak miarkować szybkość jazdy ażeby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody lub nagłego dania sygnału „stój".

Jazda z ostrożnością powinna odbywać się do chwili minięcia przez pociąg najbliższego semaforu wskazującego sygnał „Wolna Droga" i stwierdzenia przez maszynistę, że w zasięgu widzialności, za tym semaforem nie ma przeszkody do jazdy".

2. Pociąg zatrzymany przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy lub też w przypadku gdy ten semafor jest nie oświetlony, *może jechać dalej po upływie 3 minut od chwili zatrzymania, po daniu przez kierownika pociągu ręcznego sygnału 27 „Naprzód"* z ograniczeniem szybkości pociągów pasażerskich i motorowych do 30 km/godz. oraz pociągów towarowych do 15 km/godz.

Maszynista wówczas powinien zwrócić szczególną uwagę na tor w zasięgu widzialności i, w zależności od warunków atmosferycznych i terenowych, tak miarkować szybkość jazdy ażeby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody lub nagłego dania sygnału „Stój".

Jazda z ostrożnością powinna odbywać się do chwili minięcia przez pociąg najbliższego semaforu wskazującego sygnał „Wolna Droga" i stwierdzenia przez maszynistę, że w zasięgu widzialności za tym semaforem nie ma przeszkody do jazdy".

Po za tymi postanowieniami o znaczeniu istotnym zarządzenie podaje wygląd wskaźników oznaczających miejsce ustawiania semaforu samoczynnego a mianowicie:

Wskaźnik 16 — trójkątna biała tablica a na niej czarny trójkąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi — ustawia się bezpośrednio przed semaforem samoczynnym dla zwrócenia uwagi na rodzaj semaforu. Wskaźnik jest nie oświetlony z wyjątkiem wypadku, gdy jest ustawiony w tunelu.

Wskaźnik Nr. 17: prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami ku dołowi — oznacza miejsce ustawienia semaforu świetlnego trzystawnego. Ustawia się go bezpośrednio przed semaforem świetlnym trzystawnym. Nie należy go oświetlać z wyjątkiem przypadku, gdy ustawiony jest w tunelu.

Zarządzenie jest zarządzeniem a wobec tego będzie wykonane. Maszyniści będą się zatrzymywać przed ustawionym na „stój" samoczynnym semaforem odstępowym po czym otrzymawszy od kierownika pociągu ręczny sygnał „Naprzód" pojadą z nakazaną ostrożnością dalej, jak gdyby nigdy nic. Życia im to nie ułatwi ani też nie złagodzi ich odpowiedzialności, wręcz przeciwnie, wszystko już wówczas będzie zależało od ich uwagi, orientacji i przytomności umysłu, zwłaszcza, gdy wypadek zdarzy się w nocy, we mgle, lub tp. Nic to zresztą nowego: przecież także i dotąd nie wolno było maszyniście tłumaczyć się otwartym semaforem: zawsze wysuwano przeciwko niemu twierdzenie że „powinien był zauważyć" itd. i nie jeden już z naszych kolegów poniósł za to karę dyscyplinarną lub nawet i sądową.

Poczuwamy się jednak do obowiązku zaznaczyć, że drużyny parowozowe powitały omawiane zarządzenie z dużą nieufnością i posiadają w związku z tym bardzo poważne wątpliwości i zastrzeżenia.

Wprawdzie zarządzenie dotyczy tylko samoczynnych semaforów odstępowych i ma zastosowanie jedynie na kilku podstołecznych, zelektryfikowanych odcinkach, tym nie mniej jest ono złamaniem stanowczego dotąd zakazu przejeżdżania po za semafory ustawione na „stój", bądź też wskazujące światło białe czy też sygnał niepewny, co w języku sygnalizacyjnym jest równoznaczne z sygnałem „stój". Od dn. 15 marca 1939 r. wolno już na P.K.P. sygnał taki po trzyminutowym oczekiwaniu zlekceważyć i jechać dalej bez rozkazu szczególnego i bez sygnału „naprzód" podawanego przez służbę znającą sytuację na szlaku oraz przyczynę niewłaściwego ustawienia (oświetlenia) semaforu a jedynie i wyłącznie na odpowiedzialność maszynisty.

Jeśli wolno to czynić pod Warszawą czy pod Pruszkowem to zachodzi pytanie, dlaczego nie wolno pod Lwowem, Poznaniem lub Katowicami. Wszelkie obowiązujące dotąd w tym względnie rygory, włącznie z wydanym dopiero przed miesiącem a przedrukowanym na wstępie okólnikiem M. K. z dn. 28 stycznia 1939 r. tracą właściwie sens rozumny, pocóż bowiem dawać maszyniście rozkaz szczególny i ponadto jeszcze ustawiać przy każdym semaforze, wjazdowym, wyjazdowym, odstępowym i kierunkowym osobnego pracownika, skoro można, tak jak pod Warszawą, pozwolić mu po trzech minutach jechać dalej z ograniczoną i miarkowaną szybkością tak, aby mógł zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody lub nagłego dania sygnału „stój"?

Nie jest dla nas dostatecznie jasne, czy omawiane zarządzenie jest wyrazem nieufności administracji kolejowej w prawidłowe i niezawodne działanie samoczynnych semaforów odstępowych czy też ma ono na celu usprawnienie komunikacji na średnicowej linii węzła warszawskiego. Jeżeli rzeczywiście zachodzi możliwość, że odcinek odgraniczony danym semaforem jest wolny mimo, iż sam semafor wskazuje sygnał „stój" — tym gorzej dla samoczynnej sygnalizacji albowiem nie odpowiada ona najwidoczniej swemu zadaniu i nie zasługuje na pokładaną w niej ufność. Szkoda grubych funduszów wydanych na ten cel. A jeśli chodzi o to aby umożliwić wjazd na zajęty odcinek w nadziei że zwolni się on na czas i w zaufaniu że maszynista w najgorszym wypadku zauważy przeszkodę— to obawiamy się czy taki sposób zapobiegania „zakorkowaniu" linii średnicowej jest dostatecznie bezpieczny i czy z dwojga złego nie lepsze jest zakorkowanie linii, niż odkorkowywanie jej w tak ryzykowny sposób?

Wysokie władze wiedzą bez wątpienia co czynią, i zapewne przemyślały dokładnie wszelkie możliwe konsekwencje omawianego zarządzenia. Sądząc po sygnaturze zarządzenia — jest ono dziełem czynników powołanych do usprawnienia naszego kolejnictwa. Nam też nie chodzi o nic innego jak właśnie o sprawność i bezpieczeństwo ruchu. Jesteśmy jednak w położeniu tyle gorszym, że nie możemy czekać spokojnie za biurkiem, co też z tego wyniknie? My, niestety, ryzykujemy odpowiedzialnością, zdrowiem i życiem a nie mamy wcale ochoty odgrywać roli królików doświadczalnych.

Piszemy te słowa pod bezpośrednim wrażeniem lektury Dziennika Urzędowego M. K. i nie mieliśmy jeszcze czasu na zasięgnięcie opinii szerszego grona maszynistów. Nie zamierzamy jednak sprawy zlekceważyć i pozostawić ją własnemu losowi. Postaramy się zbadać zagadnienie wszechstronnie i w razie potrzeby zareagujemy odpowiednio u czynników miarodajnych.

Czytelników prosimy o nadsyłanie pod adresem Centrali Związku swych spostrzeżeń i uwag na temat tego, ważnego zagadnienia.

WIĘCEJ DBAŁOŚCI O PERSONEL!

Administracja kolejowa chętnie popisuje się na zewnątrz swoją sprężystością i reklamuje się szeroko wszystkim, co stwarza pozory sprawności działania. Surowy jest przede wszystkim stosunek administracji kolejowej do personelu; nie ma bodaj innego przedsiębiorswa, czy nawet urzędu, nie wyłączając np. policji państwowej, w której obowiązywałyby tak ostre i rygorystyczne przepisy dyscyplinarne, jak na P.K.P. I administracja kolejowa czyni z tych przepisów częsty, codzienny użytek. Personel służby wykonawczej ugina się pod ciężarem kar i odszkodowań, z reguły pieniężnych, Komisje Dyscyplinarne mają, jak rok długi stałe zatrudnienie, a „karząca ręka" kolejowej sprawiedliwości sięga nie tylko w życie służbowe pracownika, lecz śledzi także za każdym objawem jego życia prywatnego i działalności społecznej, jeżeli tylko cokolwiek da się podciągnąć pod gumowe dyspozycje sławnego § 19 pragmatyki.

Surowość ta nie idzie jednak w parze z troską o dobro personelu. Przeciwnie, regułą jest pogardliwe lekceważenie jego potrzeb. Jest w tym wiele winy osobistej po stronie rozmaitych naczelników i zawiadowców, wiele również przypisać należy niesłychanemu wprost zbiurokratyzowaniu administracji, które nie pozwala nawet przy najlepszej woli załatwić sprawy tak, aby pracownik otrzymał to, co mu się należy i aby dobrze zrozumianemu interesowi służby stało się zadość.

Wskutek wypadków politycznych, które miały miejsce jesienią roku ubiegłego, zaszła konieczność delegowania, a następnie przeniesienia pewnej ilości drużyn parowozowych na Śląsk oraz do sąsiadującej ze Śląskiem Dyrekcji O.K.P. w Krakowie. Każdy rozumie, a raczej rozumieć powinien, że delegowany jest człowiekiem, który ma swoje ludzkie potrzeby, musi spać, jeść, mieszkać, wypoczywać. Są to sprawy ważne nie tylko dla samych interesowanych pracowników, ale i dla interesu służby, chodzi tu bowiem o personel parowozowy, który pełniąc służbę ciężką i odpowiedzialną, musi być należycie wypoczęty w interesie bezpieczeństwa ruchu. Było i jest obowiązkiem administracji kolejowej o tym pamiętać i przygotować wszystko, co jest w tym celu potrzebne. Po wzory i przykłady nie trzeba chodzić daleko, wystarczy wziąć sobie za przykład wojsko, to samo wojsko, w którym liczni członkowie administracji kolejowej tak długo służyli, a w którym mimo to, jak widać, nie zdążyli się nauczyć dbałości o podwładnych, co jest pierwszym i podstawowym obowiązkiem dobrego dowódcy.

Toteż załatwiono się z trudnym problematem łatwo i prosto: zaskoczonym nagłym rozkazem delegacji pracownikom wypłacono po kilkadziesiąt złotych zaliczki na diety, zaprzęgnięto ich w nowym miejscu służbowym do ciężkiej pracy, a po za tym, pozostawiono ich własnemu losowi. Maszyniści i pomocnicy spali tedy tygodniami w rozmaitych „rezerwowych" na pryczach lub w słomie, bez prześcieradeł, bez koców, bez poduszek. Nie mieli się gdzie umyć, nie rozbierali się po kilkanaście dni. Nikt nie zatroszczył się dla nich — rzuconych z dala od domu i rodziny o zapewnienie możności nabycia zdrowej, ciepłej i taniej strawy, a wielokrotne prośby i interwencje o jakieś ludzkie pomieszczenie, o dostarczenie koców dla ochrony od zimna, o kąpiel itd., pozostawały bez rezultatu. Ciężka machina biurokratyczna nie mogła ruszyć z miejsca, nie była zresztą w ogóle nastawiona na spełnienie zadania tak nieprawdopodobnego, jak zapewnienie personelowi znośnych warunków pracy w tych nadzwyczajnych okolicznościach. Na usprawiedliwienie podawano, że są to okoliczności nadzwyczajne i wyjątkowe, ale trudno to uznać za usprawiedliwienie wystarczające. Przecież w warunkach normalnych nie zachodzi w ogóle potrzeba, aby administracja kolejowa troszczyła się o te rzeczy, a właśnie na wypadek potrzeb wyjątkowych, administracja powinna być przygotowana i wówczas dopiero ma sposobność zademonstrowania swej sprawności i sprężystości. Egzamin wypadł fatalnie, co powinno być nauką na przyszłość, takie są bowiem czasy, że nadzwyczajne potrzeby i okoliczności mogą się powtórzyć. Trzeba tedy administrację kolejową w tej dziedzinie gruntownie przeszkolić, bo chodzi tu nie tylko o osobiste dobro pracowników, ale, jak się już wyżej rzekło, o interes służby, ba, nawet o interesy wyższego rzędu. które mogą i muszą nawet ucierpieć, jeśli personel powołany do pracy w wyjątkowo trudnych okolicznościach, nie będzie miał zapewnionych takich warunków życia, aby mógł spełnić swoje obowiązki z niezbędną w tym celu sprawnością i precyzją.

Niezaradność administracji w sprawach codziennych potrzeb personelu szła w parze z wyjątkową surowością postępowania. Odmawiano urlopów i pozwoleń na wyjazd do domu, zażalenia kwitowano groźbami, nie szczędzono kar, za lada zaniedbanie, usprawiedliwione w całej pełni trudnymi warunkami pracy. Gdy zaś minęły okoliczności wyjątkowe i gdy zaszła potrzeba przeniesienia pewnej ilości pracowników na stałe do nowych miejsc służbowych — administracja kolejowa zademonstrowała znowu, co potrafi.

Wydawałoby się, że jest to dla interesów kolei obojętne, czy przeniesiony zostanie Jan czy Paweł, byle miał odpowiednie kwalifikacje służbowe. Wydano zresztą instrukcję, aby z tej racji nie robić pracownikom, nikomu do niczego nie potrzebnej, krzywdy, aby nie przenosić posiadających własne domy, posyłających dzieci do szkoły, obarczonych liczniejszą rodziną, lub związanych w inny sposób z miejscem dotychczasowego przydziału. Instrukcje te zostały zupełnie zlekceważone. Nie brak na P.K.P. kawalerów, ludzi bezdzietnych, i nie związanych niczym z obecnym swym miejscem służbowym, a posiadających pełne i jaknajlepsze kwalifikacje. Mimo to, przeniesiono właśnie tych, których przenosić nie należało, oderwano ojców od żon i dzieci, gospodarzy i właścicieli od majątku, od niedokończonej budowy, przeniesiono posyłających swe dzieci do szkół — słowem nie liczono się z nikim i z niczym, choć trudno dociec, co komu na tym zależało i jaki kto z tego ma, czy będzie miał pożytek?

Mimowoli nasuwa się tutaj porównanie opisanych wyżej metod ze sposobem postępowania w wypadku, gdy deleguje się lub przenosi się jednego z członków samej administracji kolejowej. Takiemu przeniesieniu towarzyszy najczęściej awans, brygady robotników pracują w pocie czoła przez kilka tygodni, aby p. naczelnikowi przyszykować, odczyścić, odmalować, wyporządzić mieszkanko. W czasie przejściowym, lub w razie czasowej delegacji, czeka ogrzany, przytulny pokoik komisyjny za 1 zł. dziennie z czyściutko zasłanym łóżeczkiem, woźny do usługi, herbatka na żądanie —no i dietki na opędzenie potrzeb.

O takim rajskim życiu nawet nie marzymy, mamy jednak prawo domagać się, aby administracja kolejowa pamiętała, że i my jesteśmy ludźmi i aby — sama opływając w dostatki i wygody — zatroszczyła się także i o nasze potrzeby, zwłaszcza zaś, aby obok surowości, kierowała się również sprawiedliwością i aby nas bez potrzeby i uzasadnienia decyzjami swoimi nie krzywdziła.

PORZĄDKI NA WĘŹLE WARSZAWSKIM

Wydawałoby się, że gdzie, jak gdzie, ale na węźle warszawskim, pod bokiem Dyrekcji i M. K., w stolicy Państwa porządek powinien być wzorowy i wszystko powinno funkcjonować jak należy. Nie chodzi tu zresztą wyłącznie o względy estetyczne lub reprezentacyjne, ale również o to, że Warszawa jest węzłem kolejowym pierwszorzędnego znaczenia, jest ośrodkiem bardzo intensywnego ruchu i że wskutek tego każde niedomaganie, każda usterka ujemnie wpływa na sprawność ruchu. Jeszcze w czasach normalnych można to i owo zaniedbać czy załatać, można ostatecznie nie zważać na pewne braki, jako że cierpi na tym tylko personel. Ale w czasach nadzwyczajnej potrzeby, usterki takie stają się poważną przeszkodą, utrudniającą sprawne działanie aparatu transportowego, co jest już sprawą mającą znaczenie poważne, wybiegające daleko poza sferę lokalnych nieporządków.

Oto wiązanka faktów, które wymagają, niestety publicznego omówienia, ponieważ nie pomagają żadne prośby, wystąpienia i interwencje:

Mniej - więcej przed 6-cioma miesiącami zepsuł się w parowozowni Warszawa - Zachodnia - Towarowa kran wodny. Złamała się płyta, obojętne z jakiego powodu i w jakich okolicznościach, dość, że kran był i jest nieczynny. Naprawa należy — o ile się nie mylimy — do kompetencji Oddziału Drogowego, który jednak ma, widocznie, ważniejsze sprawy na głowie skoro się tą sprawą dotąd nie zainteresował. Administracja trakcyjna chciała podobno załatwić sprawę sposobem gospodarczym, ale na przeszkodzie stanęły względy wyższe, budżetowo - finansowo - administracyjno - porządkowe, które na coś podobnego żadną miarą nie zezwalają. Rezultat jest ten, że zamiast 2 kranów czynny jest tylko jeden, co oczywiście utrudnia w znacznym stopniu wyposażenie parowozów i przedłuża bez potrzeby czas trwania tej czynności. Personel parowozowy, który cierpi z tego powodu, zamierzał już urządzić zbiórkę na ten cel i pokryć tych kilkaset złotych kosztów płyty, zdaje się jednak, że nie będzie to już potrzebne, ostatnio bowiem zauważyliśmy jakiś podejrzany ruch przy kranie. Zapewne ktoś uprzytomnił sobie, że w czasach obecnych dobrze by było mieć 2 krany i być może, że doczekamy się wreszcie wykonania tego drobiazgu, który jednak przez szereg miesięcy nie mało przyczyniał udręki personelowi parowozowemu i administracji parowozowni i oddziaływał ujemnie na sprawność pracy.

W tej samej parowozowni szwankuje obsługa kanału szlakowego. Kanał jest stale zawalony szlaką tak, że pracownicy czyszczący parowozy zmuszeni są czołgać się na brzuchu, aby dostać się do popielnika. Nie usuwana na czas, gorąca szlaka powoduje pękanie betonowych ścian kanału, tak że grozi on zawaleniem. Panwie korbowodów nurzają się w zalegających staje zwałach gorącego popiołu, co może spowodować ich wytopienie. Kto temu winien, nie wiadomo. Zapewne chodzi znowu, jak zwykle, o akcję oszczędnościową, nie trudno się jednak domyśleć, że oszczędności są w tym wypadku iluzoryczne i że strata jest większa od pożytku nie mówiąc już o tym, że hamuje to w znacznym stopniu sprawność pracy. Skarżą się na to maszyniści zarówno miejscowi jak i przyjezdni z Piotrkowa, Częstochowy, Łodzi i Kutna, albowiem zmuszeni są skutkiem tego zdawać parowozy po 2 i 3 godziny zamiast, jak to przewiduje plan pracy, 1 godz. 30 m.

Parowozownia, o której mowa posiada — wyjątkowo jak na nasze stosunki — pożyteczną i kulturalną instalację, a mianowicie kąpielisko dla drużyn parowozowych. Maszyniści bardzo są z tego dumni i chwalą się tym wszędzie, a byliby tym więcej zadowoleni gdyby nie pewna drobnostka: oto kąpielisko to jest już od 2 lat nieczynne. Zepsuł się poprostu kocioł do podgrzewania wody. Wanna jest, są prysznice, są przewody, jest to wszystko zmontowane w odpowiednim lokalu, ale niema kotła i niema ciepłej wody. Sprawa należy rónież do kompetencji Oddziału Drogowego i znowu Oddział ten odprawia już od 2 lat nabożeństwo do św. Biurokracego, a kotła jak nie było tak i niema. Podobno ma być urządzony przetarg na naprawę starego czy też na sporządzenie nowego kotła, w którym to celu należy sporządzić kosztorys, przeprowadzić stosowne postępowanie, uzyskać odpowiednią ilość podpisów, przesłać sprawę do aprobaty itd. itd. Zachodzi pytanie, czy nie należałoby raczej urządzić przetarg na obsadę stanowisk w służbie drogowej. Może przy licytacji utrzymaliby się ludzie zdolni do czynu i działania, którzyby zdołali w ciągu 2 lat uporać się z tą drobnostką.

Z tamtej strony Wisły, z parowozowni Warszawa Wschodnia dochodzą nas znowu reklamacje w sprawie stanu i wyposażenia oraz warunków sanitarnych w sali noclegowej. Gdy wskutek rozbudowy węzła ruch w parowozowni wzmógł się wielokrotnie, urządzono noclegi dla drużyn parowozowych w sali, w której poprzednio odbywały się wykłady i pouczenia. Urządzenie jest więcej niż prymitywne: drewniane prycze pokryte słomą. Warunki sanitarne są okropne: wszelkiego rodzaju robactwo, zwłaszcza rasowe pluskwy w nieprawdopodobnej wprost ilości i szczególnie żarłoczne uniemożliwiają wszelki wypoczynek. Ma tam wypoczywać około 40 drużyn, te wolą jednak gnieździć się po stołach i ławach lub iść poprostu na spacer niż dawać się żywcem pożerać. Stan taki trwa już od dłuższego czasu a żadne reklamacje ani zażalenia nie pomagają.

Rzecz ciekawa, że nie interesują się tym zupełnie pp. urzędnicy sanitarni P. K. P. zajęci widocznie wyłącznie tylko urzędowaniem w komisjach, gdzie baczą pilnie, aby umierającym suchotnikom nie dać, broń Boże, więcej niż 85% utraty zdolności do zarobkowania i aby nie stała się krzywda interesom kolei. Nie chce czy też nie może temu zaradzić również, znane ze swej sprężystości i z twardej ręki w stosunku do pracowników, kierownictwo służby mechanicznej DOKP. Warszawa, do którego należy nie tylko władza nad personelem, ale i obowiązek troski o jego potrzeby oraz o sprawność służby.

Może ta notatka pomoże i pobudzi kogo należy do sprawniejszego i energiczniejszego działania.

UMUNDUROWANIE DLA PRACOWNIKÓW UMOWNYCH

Prowadząc systematyczną akcję celem polepszenia i unormowania uprawnień pracowników umownych zatrudnionych w służbie parowozowej, wystąpiło Prezydium Z. Z. M. do M. K. m. in. z zażaleniem, iż pracownicy ci nie otrzymują należnego im umundurowania, mimo, iż pełnią służbę na stanowiskach przewidzianych dla pracowników etatowych i to od wielu lat bez przerwy. Jednakże Dyrekcje nie umieszczają ich na „listach stałych zastępców", przewidzianych w przepisach o umundurowaniu, wskutek czego nie mogą oni korzystać z przysługujących im uprawnień.

Wskutek tego wystąpienia Ministerstwo Komunikacji wystosowało do Dyrekcyj O. K. P. pismo z dn. 23. 7. 1938 Nr P. 6-59/26/38, w którym przypomina, iż pracownicy umowni, wyznaczeni imiennie do stałych zastępstw tych kategoryj pracowników, którym przysługuje prawo do otrzymywania odzieży służbowej za zwrotem 25% kosztów P. K. P. mają w myśl §§ 2 i 8 przepisów o odzieży służbowej (Instrukcja Nr A8) prawo do tej odzieży, jeżeli czas zastępstwa ma trwać co najmniej pół roku bez przerwy.

Przepis ten nie jest ściśle stosowany, jakkolwiek wiadomym jest z góry, że pracownicy ci będą pełnić służbę zastępczą przez czas dłuższy ponad okres 6 miesięcy.

Ponieważ praktyka ta jest sprzeczna z wyraźnym postanowieniem wspomnianych przepisów, przeto należy bezwzględnie umieszczać pracowników umownych w wykazach stałych zastępców, co do których jak np. na stanowiskach pomocników maszynisty można z góry określić czas zastępstwa powyżej 6 miesięcy.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

POZNAŃ

Śp. inż. Władysław Ostrowski. Dnia 16. I. 1939 r. zmarł w Poznaniu po krótkiej chorobie śp. inż. Władysław Ostrowski, emerytowany zastępca naczelnika Wydziału Mechanicznego D. O. K. P. Poznań.

Zmarły zjednał sobie w czasie swej służby jako przełożony przychylność wszystkich swoich podwładnych, dzięki wybitnym zaletom swego charakteru, serca i umysłu. Działalność Jego na tym stanowisku była pod każdym względem owocna. Mimo podeszłego wieku nie zawahał się być założycielem i kierownikiem kilku kursów na maszynistów. Jako zwierzchnik służby parowozowej umiał śp. inż. Ostrowski zaskarbić sobie przywiązanie podległego mu personelu, który nie tylko cenił w nim wybitnego fachowca, mogącego poszczycić się wspaniałymi rezultatami pracy, lecz nadto szanował Go, jako zwierzchnika rozumiejącego potrzeby służby i umiejącego wczuwać się w psychikę i warunki pracy służby parowozowej.

Cześć Jego pamięci!

HIPOLIT STASINOWSKI

maszynista parowozowni Inowrocław, długoletni Przewodniczący Koła Z. Z. M. w Inowrocławiu, wierny członek i zasłużony działacz związkowy.

Zmarł dnia 21. III. 1939 r.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

Dnia 21 marca 1939 r. zmarł w Inowrocławiu po długich, ciężkich cierpieniach ś. p. kol. Hipolit Stasinowski.

Ś. p. kol. Staninowski należał do najbardziej znanych i najpopularniejszych postaci w naszym ruchu zawodowym. Wstąpiwszy w szeregi członków Związku w 1921 r. wraz z całym okręgiem poznańskim oddał się intensywnej pracy organizacyjnej i obdarzony zaufaniem swego środowiska piastował z ramienia Koła Z. Z. M. w Inowrocławiu szereg mandatów związkowych. Dwukrotnie, a mianowicie w latach 1929 — 1932 oraz ostatnio od r. 1938 do chwili śmierci był przewodniczącym tego Koła, w okresach poprzednich sprawował mandat sekretarza, a od długiego szeregu lat niezmiennie wysyłany był na Walne Zjazdy jako delegat Koła. W tym charakterze dał się poznać ogółowi członków dzięki swemu niepowszedniemu talentowi krasomówczemu i bystremu dowcipowi oraz dzięki swej powadze i wysoce obywatelskiemu stanowisku. To też, niejednokrotnie widzieliśmy Go na trybunie zjazdowej jako mówcę generalnego i referenta komisji zjazdowych, a nawet — i to w chwilach trudnych, wymagających niezwykłego taktu i opanowania — za stołem prezydialnym jako przewodniczącego Zjazdu.

Ze ś. p. Zmarłym ubywa z naszego ruchu postać niepowszedniej miary a poważne zasługi, jakie dzięki swej niezachwianej wierności dla naszych sztandarów i dzięki swej wieloletniej pracy organizacyjnej położył dla Związku, zapewniają mu w naszych szeregach długą a świetlaną pamięć.

W obrzędzie pogrzebowym, który odbył się w Inowrocławiu dn. 25 marca b. r. wzięli udział z ramienia Zarządu Głównego kol. Prezes **Siadak** i sekretarz gen. **Spyt** oraz z ramienia Zarządu Okręgowego Sekretarz Okręgu kol. **Bąk.**

BYDGOSZCZ

Uroczystość pożegnania emerytów. Dnia 5. II. 1939 r. urządziło koło Z. Z. M. w Bydgoszczy uroczysty wieczór pożegnalny dla 4 kolegów, członków tego koła, przechodzących w stan spoczynku.

Uroczystość zagaił przewodniczący koła kol. **Brzeski** podnosząc w swym przemówieniu zasługi w pracy zawodowej i zalety charakteru kolegów: Migawy Jana, Kuźmy Jana, Konieczki Tomasza i Dejanowskiego Bernarda, którzy po długoletniej służbie odchodzą na zasłużoną emeryturę, po czym wręczył im upominki od dotychczasowych towarzyszy pracy zawodowej i działalności społecznej w szeregach Z. Z. M.

W imieniu Prezydium Związku żegnał ustępujących kolegów wiceprezes Związku kol. **Hernet,** po czym kolejno wnosili toasty na cześć emerytów p. **Niwiński, zast. Nacz. Par.** jako ich b. przełożony, p. **Zawadzki** imieniem K. P. W., kol. **Kufel** imieniem Zarządu Okręgu Pomorskiego Z. Z. M., tudzież kol. Królikowski imieniem kolegów z koła Kapuścisko — F. P. T. K. W imieniu prasy miejscowej wniósł toast na cześć emerytów przedstawiciel „Dziennika Bydgoskiego" p. redaktor Nowakowski, podnosząc szczytną rolę kolejnictwa jako dźwigni postępu i cywilizacji.

Po zakończeniu oficjalnej części uroczystości, w której wzięli udział liczni członkowie koła Bydgoszcz z rodzinami, odbyła się wspólna zabawa taneczna, która w miłym nastroju przeciągnęła się do późna.

KUTNO

Pożegnanie emerytów. Celem uczczenia kolegów: **Brzywczego J., Matuszewskiego T, Michniewskiego R., Zakrzewskiego D.** i **Żukowskiego J.,** którzy ostatnio przeszli w stan spoczynku urządziło koło Z. Z. M. w Kutnie dn. 16. II. 1939 uroczysty wieczór pożegnalny, w którym wzięli udział: Nacz. Par. p. inż. **Lewczuk, zast. Nacz. Par. p. Sitkowski,** masz. instr. kol. **Stawski,** sekretarz gen. Z. Z. M. kol. **Spyt,** zarząd koła i kilkudziesięciu kolegów, członków koła wraz z rodzinami.

Zebranych powitał przewodniczący koła kol. **Kajca,** który następnie zwrócił się do kolegów-emerytów, dziękując im w serdecznych słowach za owocną pracę na polu zawodowym i organizacyjnym, po czym w dowód pamięci i uczuć koleżeńskich wręczył im w imieniu organizacji dyplomy uznania i upominki.

W imieniu Zarządu Głównego Związku przemawiał kol. Spyt, który, podkreślając zasługi odchodzących w stan spoczynku na polu pracy zawodowej oraz ich niezachwianą wierność dla organizacji zawodowej, w której pracowali społecznie, wyraził im za to serdeczne podziękowanie i złożył im życzenia długich lat szczęścia i pomyślności. Naczelnik Parowozowni Kutno, p. inż. Lewczuk złożył kolegom-emerytom podziękowanie w imieniu służby jako ich b. zwierzchnik stwierdzając, że należeli oni do wzorowych pracowników, z których jako naczelnik jednostki służbowej jest dumny.

W imieniu kolegów-emerytów przemówił kol. Żukowski, dziękując ze wzruszeniem Zarządowi Koła, za urządzenie uroczystości, dyplomy i upominki, a przedstawicielom administracji kolejowej oraz przedstawicielowi Zarządu Głównego Z. Z. M. za wzięcie udziału w uroczystości i wygłoszenie przemówień.

Po zakończeniu oficjalnej części uroczystości zebrani spędzili kilka godzin na wspólnej zabawie towarzyskiej.

PODZIĘKOWANIA

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie za udzielenie mi pomocy prawnej a p. mec. Wacławowi Zaczyńskiemu za gorliwą i skuteczną obronę przed sądem okręgowym w Włocławku składam tą drogą serdeczne podziękowanie.

Kutno w styczniu 1939

Franciszek Ziętara
pom. masz.

Niniejszym składamy serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę ś. p. mężowi i ojcu naszemu Adolfowi Józefowi Michalskiemu maszyniście par. Piotrków-Trybunalski a nam służyli radą i pomocą w nieszczęściu, które nas spotkało. W szczególności dziękujemy pp. przedstawicielom administracji kolejowej z p. Nacz. Par. inż. Dreckim na czele, Zarządowi koła Z. Z. M. w Piotrkowie z p. prezesem Jabłonowskim na czele, Zarządowi i orkiestrze K. P. W., pp. kolegom Zmarłego w szczególności zaś p. Dudzińskiemu za udział w pogrzebie i złożenie wieńca oraz Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie za szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

Piotrków Tryb. w grudniu 1938 r.

Żona z dziećmi

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15